

# Zarządzanie drogami – nowe wyzwania

■ Tomasz Orłowski, Polski Kongres Drogowy

Konieczne jest przeznaczenie znacznie większych niż dotąd środków na utrzymanie istniejących dróg, którym grozi pogorszenie stanu technicznego – to główny wniosek wynikający z V Forum Polskiego Kongresu Drogowego *Zarządzanie drogami – nowe wyzwania*, które odbyło się 14 i 15 listopada w Warszawie.



O perspektywach upowszechnienia partnerstwa publiczno-prywatnego w zarządzaniu drogami dyskutowali (od lewej): Radosław Czapski (Bank Światowy), Aleksander Kozłowski (Gdańsk Transport Company), Norbert Wyrwich (GDDKiA), Roman Głowaczewski (Dolnośląska Służba Dróg i Kolei) i Paweł Szaciłło (PricewaterhouseCoopers)



Forum otworzył Zbigniew Kotlarek, prezes Polskiego Kongresu Drogowego

„Powszechnie znanych wad polskiej sieci drogowej nie da się usunąć bez budowy zupełnie nowych dróg, obwodnic, a także modernizacji istniejących odcinków. Ale problem utrzymania dróg staje się coraz bardziej palący, gdyż różnie luka między potrzebami utrzymaniowymi (bieżące utrzymanie dróg i mostów, zimowe utrzymanie, prace odtworzeniowe, wydatki na bezpieczeństwo) a przeznaczanymi na te środki przez wszystkich zarządców dróg” – stwierdził, otwierając obrady, prezes Polskiego Kongresu Drogowego Zbigniew Kotlarek.

Jak wynika z wyliczeń przedstawionych przez prof. Wojciecha Suchorzewskiego, stan nawierzchni dróg krajowych (według danych na koniec 2009 r.) w 40% był kwalifikowany jako niezadowalający lub zły. Łączne potrzeby remontowe szacuje się na 7,6 mld zł, w tym na niezbędne natychmiastowe działania 3,35 mld zł. Tymczasem budżet Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na te działania przewidywał w 2010 r. 467 mln zł, a więc zaledwie 14%. Konieczna jest zmiana proporcji wydatków na budowę i zadania remontowo-utrzymaniowe, która będzie korzystna dla użytkowników i dla rynku pracy w drogownictwie.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski omówił działania poprawiające efektywność zarządzania drogami krajowymi w Polsce. Sytuacja wyjściowa nie była korzystna: brakowało nadzoru nad wydatkowaniem środków, nie było jednolitych standardów utrzymania w ramach całej sieci i spójnego modelu zarządzania utrzymaniem, zabrakło także ogólnopolskiego programu działania w zakresie utrzymania, remontów i przebudów. Podjęte działania doprowadziły do zmian w modelu zarządzania, wypracowania jednolitych standardów i podpisania pierwszych kontraktów według nowego modelu, znanego jako PBC.

Zmiany takie są niezbędne także ze względu na rosnący udział w sieci drogowej dróg budowanych ze środków europejskich. Pasquale Staffini, szef działu drogowego inicjatywy JASPERS, przypomniał, że w stosunku do dróg budowanych z udziałem pieniędzy z funduszy strukturalnych oraz z Funduszu Spójności beneficjent powinien wykazać, że jest w stanie zapewnić wystarczające środki na wszelkie wydatki związane z utrzymaniem i eksploatacją. Tymczasem, jak wynika z danych gromadzonych przez JASPERS, przybliżone potrzeby utrzymaniowe dla wszystkich projektów, które zostaną zatwierdzone przez UE w latach 2007–2013, wynoszą 240 mln €. Roczny budżet GDDKiA na te cele to równowartość 150 mln €, a istnieją jeszcze olbrzymie zaległości (natychmiastowe potrzeby to 875 mln €). Oznacza to olbrzymi i narastający deficyt, który grozi utratą funduszy unijnych.

Jeszcze większa luka istnieje w budżetach samorządowych zarządców dróg. Np. w województwie mazowieckim 48% dróg wojewódzkich wymaga natychmiastowej naprawy lub przebudowy kosztem ok. 3 mld zł. W budżecie na 2009 r. na te cele przeznaczono 195 mln zł, czyli 15 razy mniej. Zbigniew Tabor, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, poinformował, że łączne nakłady we wszystkich województwach na bieżące utrzymanie i remonty wynoszą 770 mln zł, co daje 27 tys. zł/km, a tymczasem potrzeby wynoszą 300 tys. zł/km.

Rozwiązania, które zapewnią stabilność finansową w sektorze drogowym przez wzrost nakładów na utrzymanie, mogą wy-

magać zmian w Krajowym Funduszu Drogowym. Również przychody z elektronicznego i manualnego poboru opłat powinny być w pierwszym rzędzie wykorzystane na pokrycie nakładów na utrzymanie płatnych odcinków autostrad.

W sytuacji niedostatku środków budżetowych zarządcy dróg poszukują nowych sposobów organizacji procesu utrzymania. Oddział GDDKiA w Szczecinie zastosował na oddanej niedawno drodze S3 ze Szczecina (węzeł Klucz) do Myśliborza system Utrzymaj Standard. Jak wyjaśnił zastępca dyrektora tego oddziału Grzegorz Dziedzina, polega on na tym, że zarządca zleca jednemu zewnętrznemu podmiotowi kompleksowe utrzymanie drogi. Za to zamawiający płaci mu ryczałtowe miesięczne wynagrodzenie, a sam kontroluje utrzymanie ustalonych w umowie standardów. Umowa została zawarta na cztery lata.

Jak ocenił Andrzej Maciejewski, system Utrzymaj Standard jest najbardziej efektywny i najtańszy ze wszystkich dotychczas stosowanych modeli utrzymania dróg. Powinien on być wprowadzony zwłaszcza na autostradach i drogach ekspresowych, z uwzględnieniem dłuższego okresu obowiązywania kontraktu. Zapowiedział jego konsekwentne wdrażanie, a ponadto opracowanie wieloletniego programu działań na istniejącej sieci i modernizację systemu diagnostyki drogowej.

Również zarządcy samorządowi poszukują rozwiązań w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego. „Założeniem jest finansowanie przebudowy dróg ze środków prywatnych (pozabudżetowych), bez pogłębiania długu publicznego, a także powiązanie przebudowy odcinków dróg z wieloletnim utrzymaniem zarówno letnim, jak i zimowym” – powiedział Roman Głowaczewski, dyrektor Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei. To województwo ogłosiło nawet przetarg na przebudowę i późniejsze zarządzanie 12-kilometrowego odcinka jednej ze swoich dróg, ale został on unieważniony, gdyż oferty wykonawców znacznie odbiegały od oczekiwań zamawiającego. Będą jednak kolejne próby, gdyż zarządcy muszą poszukiwać alternatywnego sposobu finansowania utrzymania i remontów dróg.